

DOSSIER

REFLEXIONES SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE LAS DOS RIBERAS DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Las características del transporte de mercancías van íntimamente ligadas a la singularidad de los intercambios comerciales a los que sirve. En el Mediterráneo Occidental esta relación se pone claramente de manifiesto. Por ello es necesario analizar primero las particularidades del comercio entre los países de la zona para interpretar correctamente cuáles son los potenciales y las limitaciones del transporte entre ambas riberas.

Por otro lado, los servicios de transporte de mercancías entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental se caracterizan por tener, obligadamente, al eslabón marítimo como pieza clave de la cadena logística. En este eslabón, los servicios de líneas marítimas regulares son los que asumen la práctica totalidad del transporte de mercancía general. Así pues, el estudio de estos servicios nos ayudará a comprender mejor donde residen algunas de las principales trabas al transporte de mercancías entre ambas riberas.

Las reflexiones que se incluyen en este dossier del CETMO, resultado del análisis de los ámbitos antes mencionados, no pretenden sino ampliar un debate ya abierto sobre la necesidad de mejorar las condiciones de los intercambios entre los países del Mediterráneo Occidental.

Introducción	1
Intercambios comerciales y transporte de mercancías en el Mediterráneo Occidental	2
Líneas marítimas regulares de mercancías en el Mediterráneo Occidental	6
Reflexiones sobre los obstáculos a la fluidez del transporte de mercancías	11
Agradecimientos	12

Introducción

Objetivos

Los principales objetivos de este documento son:

1. La caracterización de los intercambios comerciales entre los países del Magreb (Argelia, Marruecos y Túnez) y los países europeos del Mediterráneo Occidental (España, Francia, Italia y Portugal), haciendo especial hincapié en el eslabón marítimo de la cadena de transporte.
2. Una aproximación a los operadores del transporte marítimo en estos intercambios, centrada en el transporte de mercancía general (mercancía con mayor valor específico) y en los servicios de líneas regulares entre los puertos de las dos riberas.
3. La identificación de algunos de los principales problemas existentes en el transporte en estos intercambios.

Metodología

Para la consecución de estos objetivos, se ha empleado la información y los datos estadísticos que se detallan a continuación:

- Datos del comercio exterior de los países implicados. Los datos de los que se dispone son series históricas hasta 1999, incluyendo descripciones del tipo de mercancías según la nomenclatura estadística de transporte (NST). Para algunas de las relaciones se han contrastado las fuentes de ambos países.
- Estadísticas de tráfico de los principales puertos utilizados en los intercambios. La información más detallada utilizada para el análisis es resultado de la colaboración directa de los órganos de gestión (autoridades portuarias) de algunos puertos, que han facilitado datos sobre las mercancías procedentes de o con destino a otros puertos del Mediterráneo Occidental. Se ha obtenido asimismo información más agregada de los puertos o sistemas portuarios a través de sus memorias anuales.
- Información sobre los servicios de líneas regulares existentes entre las dos riberas en el año 2000. Los datos utilizados se han obtenido a través de las publicaciones anuales de los puertos o de sus páginas web o de los transitarios que facilitan información sobre estos servicios en Internet. El análisis de los datos disponibles de las diferentes compañías navieras que ofrecen servicios de líneas regulares entre las dos orillas del Mediterráneo Occidental ha ayudado a

completar la información con menor nivel de detalle.

Para las reflexiones de este dossier sólo se han tenido en cuenta aquellas líneas regulares con escala en al menos un puerto de cada una de las dos orillas del Mediterráneo Occidental. La relación de puertos que se ha utilizado para hacer el análisis, aunque no es exhaustiva, incluye alrededor de cuarenta de los principales puertos para estos tráficos en los siete países de la zona.

- Información cualitativa sobre el funcionamiento de los intercambios comerciales entre los países del Magreb y los países del sur de Europa. Esta información se ha recopilado mediante entrevistas personales con representantes de entidades o empresas involucradas en este tipo de intercambios. La celebración de un Seminario en Mayo de 2001 sobre la facilitación del transporte de mercancías entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental ha aportado asimismo información y valoraciones de gran interés.

Conviene destacar que la falta de información generalizada, su gran heterogeneidad y las divergencias según sus fuentes han supuesto un handicap importante a la hora de abordar este ejercicio de análisis.

El nivel de detalle en la información disponible para cada uno de los puertos estudiados no es siempre el mismo y en muchos casos es insuficiente; ello ha forzado, en ocasiones, la utilización de datos de periodos anteriores para algunos de los puertos al analizar la naturaleza de las mercancías intercambiadas.

Intercambios comerciales y transporte de mercancías en el Mediterráneo Occidental

Evolución del comercio internacional entre las dos riberas

- Los países europeos del Mediterráneo Occidental suman una parte muy importante de los intercambios comerciales de los países del Magreb: entre el 35 y el 50% de las exportaciones magrebíes en peso tienen como destino los países europeos del Mediterráneo Occidental, y entre el 16 y el 30% de las importaciones tienen ese mismo origen. Sin embargo, las relaciones comerciales con el Magreb solamente representan entre un 1% y un 3% de las importaciones o exportaciones totales de los cuatro

Tabla 1: Exportaciones e importaciones en 1999

Comercio exterior		Total	Entre riberas norte y sur
		(miles Tm)	(miles Tm)
Argelia	Export	72.829	33.382
	Import	13.695	3.433
Marruecos	Export	21.455	7.194
	Import	26.649	4.311
Túnez	Export	10.179	5.049
	Import	13.072	3.881
España	Export	89.035	2.188
	Import	209.324	19.122
Francia	Export	200.981	6.104
	Import	330.921	17.050
Italia	Export	108.988	3.132
	Import	287.979	8.792
Portugal	Export	15.138	202
	Import	52.034	661

países europeos del Mediterráneo Occidental.

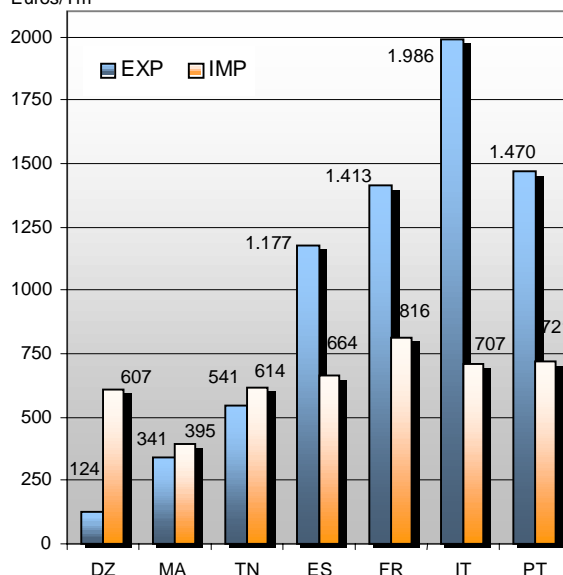
- A pesar de la estrecha relación comercial que existe entre España y Marruecos y entre Italia y Túnez, Francia es el principal exportador europeo hacia los países del Magreb. Desde este país se exportan anualmente más de 6 millones de toneladas hacia el sur del Mediterráneo Occidental superando las exportaciones conjuntas de Italia, España y Portugal con el mismo destino (ver tabla 1).
- Las exportaciones argelinas de productos energéticos hacia España, Francia e Italia (más de 32 millones de toneladas en 1999) marcan las cifras del comercio internacional entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental. Casi el 90% (en toneladas) de las mercancías exportadas desde el Magreb hacia España, Portugal, Francia e Italia son productos químicos o energéticos.
- La fuerte tendencia creciente de estas exportaciones, especialmente desde Argelia hacia España (2,7 millones de toneladas en 1987 hasta 14 millones en 1999), esconde evoluciones mucho más irregulares en el resto de tipologías de mercancías. No existen tendencias claramente crecientes para las exportaciones desde países del Magreb hacia países del sur de Europa en las otras tipologías de mercancías.
- Las exportaciones de los países del sur de Europa hacia el Magreb, en conjunto, no presentan tendencias constantes durante los últimos 10 años. Sin embargo, las exportaciones españolas a Marruecos y las francesas e italianas a Túnez de maquinaria, vehículos de transporte y artículos manufacturados sí muestran crecimientos constantes desde hace una década.

Análisis del valor de las mercancías

- Los tres países del Magreb exportan mercancías con menor valor unitario medio que el de las mercancías importadas (ver gráfica 1). El alto porcentaje de exportaciones de graneles líquidos de Argelia aumenta significativamente esta diferencia. Para los países del sur de Europa esta relación se invierte: las exportaciones tienen mayor valor unitario medio que las importaciones,

y sus valores unitarios medios son muy superiores. Hay que destacar, sin embargo, que el valor de las importaciones de Túnez y Argelia alcanzan valores próximos a los de los países europeos.

Gráfica 1: Valor unitario de las mercancías
Euros/Tm



- Los valores unitarios medios de las mercancías exportadas e importadas por los países del Magreb hacia o desde los países europeos del Mediterráneo Occidental son siempre superiores que los valores medios de sus exportaciones e importaciones totales (ver tabla 2). Estas diferencias se acentúan en las importaciones (395 Euros/Tm frente a 1.043 Euros/Tm en el caso de las importaciones marroquíes). Sin embargo, los países europeos del Mediterráneo Occidental exportan e importan con el Magreb mercancías con valor por tonelada medio inferior al habitual.

Tabla 2: Valor unitario del comercio exterior en 1999

Comercio exterior		Total	Entre riberas norte y sur
		(Euro/ Tm)	(Euro/ Tm)
Argelia	Export	124	170
	Import	607	946
Marruecos	Export	341	526
	Import	395	1.043
Túnez	Export	541	595
	Import	614	1.025
España	Export	1.177	894
	Import	664	125
Francia	Export	1.413	1.123
	Import	816	326
Italia	Export	1.986	894
	Import	707	499
Portugal	Export	1.470	564
	Import	721	180

- El valor unitario de las mercancías que Francia exporta al Magreb es superior al resto de países europeos de la zona. Son especialmente altos los valores unitarios de las exportaciones francesas a Túnez (1.645 Euros/Tm), incluso por encima de su media global para las exportaciones. Del mismo modo, las mercancías con mayor valor unitario exportadas por Marruecos y Túnez tienen destino Francia (1.011 Euros/Tm y 1.203 Euros/Tm respectivamente).

Tráfico de sistemas portuarios vs comercio internacional entre países

Existen diferencias importantes entre las cifras que detallan las cantidades de mercancías movidas en los puertos de los países del Magreb con procedencia o destino los países del sudoeste europeo y las cifras de exportaciones/importaciones entre estos mismos países. El desacuerdo entre estos datos se puede explicar o bien por la existencia de instalaciones fijas de transporte de gas natural o por el papel de *hub* que algunos puertos de la ribera norte del Mediterráneo juegan en los intercambios de los países del Magreb, recibiendo en tránsito mercancías con destino u origen en otros países. Así:

- Argelia complementa las exportaciones marítimas de hidrocarburos desde los puertos de Arzew, Bethioua, Bejaia y Skikda hacia los países de la ribera norte Mediterránea con la exportación de gas natural por los gasoductos *Trans-Mediterráneo* (desde Hassi R'Mel hasta Italia vía Túnez y Sicilia) y *Pedro Durán Farrell* (desde Hassi R'Mel hasta Córdoba vía Marruecos - Estrecho de Gibraltar para conectarse con la red de España y Portugal). El total de toneladas exportadas desde Argelia hacia Italia, Francia, España y Marruecos en 1999 (según datos aduaneros de estos países) fue de 37,6 millones de toneladas. El mismo año, el sistema portuario argelino cargó con destino a estos países un total de 33,4 millones de toneladas y la cantidad aproximada de gas transportado a través de ambos gasoductos alcanzó el equivalente a 22 millones de toneladas de GNL.
- Para Túnez es más significativo el desequilibrio entre las importaciones desde los países del sur de Europa (3,8 millones de toneladas) y las mercancías

descargadas con origen en sus puertos (4,8 millones de toneladas). De esta diferencia se desprende que, del total de 12 millones de toneladas descargadas en el sistema portuario tunecino, aproximadamente un millón corresponden a mercancías con origen en terceros países pero con tránsito en puertos de la ribera norte mediterránea, principalmente italianos.

- El caso de Marruecos es similar al de Túnez. Así por ejemplo, el sistema portuario español embarcó en 1999 un total de 2,4 millones de toneladas con destino a los puertos marroquíes, mientras en ese año la suma de sus exportaciones hacia este país sólo alcanzó 1,3 millones de toneladas. La diferencia (1,1 millones de toneladas) son mercancías en tránsito (mar-mar o tierra-mar) por los puertos españoles hacia Marruecos. Este tránsito se produce mayoritariamente en los puertos de Algeciras y Cádiz.

Descripción del tipo de mercancías intercambiadas y los puertos por los que circulan

La distribución del tipo de mercancías por los diferentes puertos del Mediterráneo Occidental, a través de los cuales se realizan los intercambios comerciales entre el Magreb y los países del sur de Europa, es muy heterogénea, aunque se pueden destacar algunas particularidades y patrones de comportamiento.

- Los puertos de Casablanca, Tánger, Orán, Argel y Túnez son los puertos que presentan mayor variedad en la tipología de mercancías. Parece lógico, pues son, respectivamente en cada uno de sus países, los puertos con mayor tráfico procedente de los puertos del Mediterráneo Occidental. Son también los puertos en los que se concentran mayor cantidad de escalas de líneas regulares de mercancía general contenerizada o de tráfico ro-ro. Estos puertos son a la vez los que tienen intercambios con mayor número de puertos. Las mercancías mayoritarias en este tipo de intercambios son los productos alimentarios (NST 1), productos químicos (NST 8) y máquinas, vehículos de transporte y artículos manufacturados (NST 9).

Estas mismas particularidades las encontramos para Algeciras, Valencia,

Barcelona, Marsella y Génova entre los puertos del Norte del Mediterráneo Occidental.

- Las relaciones entre el resto de puertos en el Mediterráneo Occidental son relaciones en las que se mantiene un tipo predominante de mercancía, ya sea de exportación o de importación. El ejemplo más claro de este tipo de relaciones son los puertos argelinos de Arzew, Bethioua o Skikda que exportan productos petrolíferos a puertos europeos con industria petroquímica como por ejemplo, en el caso de España, Barcelona, Cartagena, Huelva o Tarragona.

Indices de contenerización

- En Marruecos, el porcentaje de contenerización (en toneladas) respecto el tráfico total de mercancía general es del 30% mientras que, por ejemplo, en el sistema portuario español el porcentaje supera el 60%. Una clara muestra del reducido índice de contenerización de los intercambios con los países del Magreb es el elevado tráfico de camiones en el Estrecho de Gibraltar. En las líneas ro-ro que unen Algeciras y Cádiz con Tánger, Casablanca y Ceuta el índice de contenerización es únicamente del 6%.

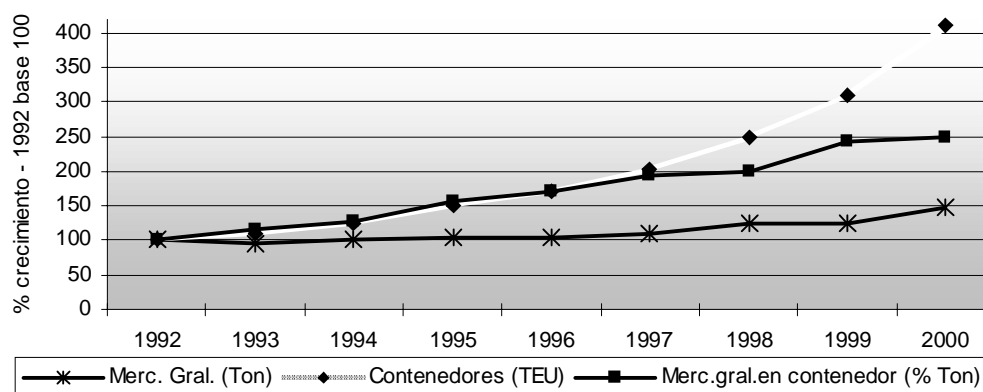
En Túnez, pese al continuo crecimiento del porcentaje de contenerización de la mercancía general (12% de media anual desde 1992), la mercancía contenerizada sólo suponía en 2000 un 31% de la mercancía general movida en todo el sistema portuario.

En Argelia, el índice de contenerización es inferior al de Marruecos y Túnez (21 % en 2000), aunque su tendencia también es claramente creciente (8% de crecimiento medio anual desde 1996).

- El tráfico contenerizado se concentra casi exclusivamente en el principal puerto de cada uno de los países del Magreb (Casablanca: 85% del tráfico contenerizado de Marruecos; Rades-Túnez: 95% del tráfico contenerizado de Túnez y Argel: 70% del tráfico contenerizado de Argelia).
- Existen varios factores que explican el bajo índice de la contenerización en las relaciones entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental.

1. La descompensación de los flujos de mercancía general entre las dos riberas: la escasez de tráfico sur – norte obliga a gran cantidad de retornos vacíos poco rentables.
2. El reducido valor unitario de las mercancías intercambiadas. En el caso en el que el valor aumentara, la clara descompensación importación – exportación continuará encareciendo la contenerización.
3. Las distancias que separan las dos orillas son propicias para el tráfico ro-ro, que no exige la contenerización y aumenta la eficiencia de la manipulación portuaria. En gran cantidad de intercambios es más económico el transporte por camión y car-ferry que el transporte en un barco portacontenedores.
4. La falta de infraestructuras adecuadas en los puertos del Magreb que permitan manipulaciones, almacenamientos y periodos de retorno de los contenedores adecuados para una explotación rentable.

Gráfica 2: Contenerización en Túnez



Líneas marítimas regulares de mercancías en el Mediterráneo Occidental

Las líneas regulares de transporte marítimo de mercancías existentes entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental juegan un papel esencial en los intercambios comerciales de los países de esta zona del Mediterráneo.

Organización de las rutas y las escalas

- El número total de conexiones mensuales¹ entre las dos orillas del Mediterráneo Occidental es de un millar aproximadamente (sobre un total de casi cuarenta puertos analizados de ambas orillas). De estas conexiones, cerca del 50% se concentran en el Estrecho de Gibraltar entre los puertos de Algeciras/Cádiz y Tánger (ver tabla 3).

Tabla 3: Líneas regulares entre las riberas norte y sur del Mediterráneo Occidental

Líneas regulares	Frecuencia de las conexiones
Estrecho Gibraltar	450
Cádiz –Tánger – Cádiz	30
Algeciras – Tánger - Algeciras	420
Resto	521
TOTAL	971

Unidades: num. conexiones/ mes

- Puertos del Norte del Mediterráneo Occidental:

Sin tener en cuenta las conexiones a

través del Estrecho de Gibraltar, en el Puerto de Marsella hacen escala más de un tercio de las líneas regulares que unen las dos riberas del Mediterráneo Occidental. Sólo Barcelona le sigue con algo más del 15% del total de las conexiones (ver tabla 4).

- Puertos del Sur del Mediterráneo Occidental:

En el sur, las escalas de las conexiones marítimas regulares entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental se concentran casi exclusivamente en los principales puertos comerciales de estos países: Casablanca, Argel y Túnez (ver tabla 5). En alguno de los casos el número de conexiones de las líneas regulares con escala únicamente en uno de estos puertos supera el 75% de las conexiones totales del país (por ejemplo: el puerto de Túnez).

Tráfico de contenedores

- En los países del Magreb, el mayor número de escalas de buques portacontenedores en línea regular procedentes del sur de Europa se concentra en el puerto de Casablanca (ver tabla 6).

Tabla 4: Frecuencia de las líneas regulares hacia la ribera sur del Mediterráneo Occidental (total por país y con escala en una selección de siete puertos de la ribera norte)

ESPAÑA (Excepto ferrys Cádiz /Algeciras - Tánger /Casablanca)					FRANCIA		ITALIA		PORTUGAL	
TOTAL Escala en:					TOTAL Escala en:		TOTAL Escala en:		TOTAL Escala en:	
Algeciras Barcelona Cádiz Valencia					Marsella		Génova		Douro	
231	14	103	34	60	231	180	92	46	40	34
Escala única:					Escala única:		Escala única:		Escala única:	
10					61		0		28	
10					131		8		16	

Unidades: núm conexiones/ mes

Tabla 5: Frecuencia de las líneas regulares hacia la ribera norte del Mediterráneo Occidental: (total por país y con escala en una selección de cuatro puertos de la ribera sur)

MARRUECOS (Excepto ferrys Cádiz o Algeciras - Tánger)				ARGELIA		TÚNEZ	
TOTAL Escala en				TOTAL Escala en		TOTAL Escala en	
Tánger Casablanca				Argel		Túnez	
186	42	176		194	160	170	166
Escala única:				Escala única:		Escala única:	
6				107		68	
6				107		133	

Unidades: núm. conexiones/ mes

¹ Número de trayectos, con escala en el puerto analizado, de un buque o conjunto de buques organizados en forma de líneas regulares con destino a algún puerto de la otra ribera del Mediterráneo Occidental. Esta definición también incluye los trayectos de aquellos buques que a continuación tienen escala en otros puertos fuera del Mediterráneo Occidental. Su frecuencia se estima en función del número de escalas semanales en los puertos considerados para el informe.

Tabla 6: Porcentaje de líneas regulares de buques portacontenedores

Puerto	Número de escalas totales	% portacontenedores respecto al total
Casablanca	176	48%
Argel	160	35%
Túnez	166	29%

Unidades: núm. conexiones/ mes

Los factores que justifican la diferencia en el porcentaje de conexiones lo-lo entre el puerto de Casablanca y otros puertos del sur como Argel o Túnez son: en primer lugar, la mayor distancia entre Casablanca y los principales puertos comerciales del Mediterráneo Europeo; en segundo lugar, el hecho de estar en el paso de las rutas que sirven el resto de África Occidental; y finalmente, la altísima frecuencia de las conexiones ro-ro existentes a través del Estrecho de Gibraltar.

- Las mercancías contenerizadas normalmente facilitan la intermodalidad y aumentan la fluidez del transporte. Sin embargo, en algunos puertos del sur, debido a la falta de infraestructuras de manipulación lift-on/ lift-off adecuadas, la contenerización no contribuye como podría a la fluidez de los intercambios. Estas carencias se suplen mediante la utilización de la carga y descarga rodada en los puertos de las dos riberas. Los costes de las infraestructuras ro-ro necesarias para la carga, descarga y manipulación en la explanada de las mercancías, ya sean contenerizadas o no, son siempre menores.

Tráfico de mercancía general no contenerizada

- El transporte de mercancías no unitizadas es aún bastante frecuente en las relaciones entre los puertos de las dos riberas del Mediterráneo Occidental (alrededor del 75% de la mercancía general). Hay que destacar que este tipo de tráficos tiende a desviar su ruta, sobre todo en la orilla norte, hacia puertos *secundarios* en los que los costes de manipulación de la mercancía general no contenerizada son más ajustados y

permiten un mayor margen de beneficios a la explotación de la línea regular o, en algunos casos, a aquellos puertos cuyo tráfico incluye un tipo de mercancías difícilmente contenerizable.

Tráfico ro-ro de mercancías

- Los puertos de Argelia, Marruecos y Túnez mueven más de 4 millones de toneladas de mercancías vía roll-on/roll-off con procedencia o destino los países del sudoeste europeo. Éstos suponen alrededor de una tercera parte del intercambio total de mercancías entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental, excluyendo los tráficos de hidrocarburos y productos químicos.
- Las expectativas de crecimiento de esta modalidad de transporte en los intercambios en el Mediterráneo Occidental son optimistas. La mejora de los servicios en estas líneas y la fuerte promoción de este modo de transporte desde los países europeos probablemente repercutirá en la cantidad de toneladas transportadas entre las dos riberas utilizando buques *roll-on roll-off*.
- El transporte por carretera es el modo que mejor respuesta ha dado recientemente a la necesidad de flexibilidad en el transporte exigida por algunos sectores en sus cadenas de producción y distribución. En los países del Magreb se están implantando y desarrollando sectores que mantienen muy estrechas relaciones con Europa (industria textil, agricultura, etc.). Los buques ro-ro que prestan los servicios de líneas regulares entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental permiten prolongar la oferta de los operadores de transporte por carretera hasta estos países. Solamente con la suma de estas dos ofertas puede mantenerse la flexibilidad que estos intercambios exigen. A este factor se añade la posibilidad de aprovechar economías de escala en la utilización de flotas de vehículos.

Tabla 7: Frecuencia de las líneas regulares ro-ro hacia la ribera sur y su % respecto el total

RO-RO	ESPAÑA					FRANCIA		ITALIA		PORTUGAL	
	TOTAL	Escala en:				TOTAL	Escala en:	TOTAL	Escala en:	TOTAL	Escala en:
		Algeciras	Barcelona	Cádiz	Valencia	Marsella		Génova		Douro	
Frec.	506	420	11	54	11	150	144	60	39	4	0
%	74	97	11	84	17	65	80	65	78	10	0

Unidades: núm. conexiones/ mes

Tabla 8: Frecuencia de las líneas regulares ro-ro con escala en diversos puertos de la ribera norte, según país de destino

Puerto	Marsella	Génova	Barcelona	Valencia	Algeciras	Cádiz
Ro-ro a Marruecos	12	0	0	n.d.	420	54
Ro-ro a Argelia	71	14	7	n.d.	0	0
Ro-ro a Túnez	60	24	4	n.d.	0	0

Unidades: núm. conexiones/ mes
n.d.: no disponible

- La proporción de conexiones tipo ro-ro de los puertos de Marsella y Génova en sus líneas regulares de transporte de mercancías con destino al Magreb (algunos de ellos ferrys mixtos mercancías – pasajeros) es aproximadamente del 80%, mientras que para Barcelona y Valencia este porcentaje no llega al 20% (ver tabla 7).
- Las líneas regulares tipo ro-ro hacia Marruecos (tráfico predominante en los intercambios de mercancía general desde España hacia los países sur del Mediterráneo Occidental) tienen escala casi exclusivamente en los puertos de Algeciras o Cádiz. El puerto de Barcelona, el de Valencia, el de Marsella (sólo 3 conexiones semanales) o el de Génova apenas utilizan conexiones tipo ro-ro en sus enlaces con Marruecos. Sin embargo, Cádiz y Algeciras suman 118 conexiones semanales con este país (13 y 105 respectivamente).

En Túnez, el destino exclusivo de las líneas regulares de tráfico ro-ro es el puerto de Radés. Existen infraestructuras para descarga ro-ro en Zarzis y Gabés, pero no llega a estos puertos ninguna línea regular ro-ro procedente de los países del norte del Mediterráneo Occidental.

Por contra, las líneas regulares tipo ro-ro con destino Argelia hacen escala en diferentes puertos, ya sea mediante relaciones uno a uno (Marsella – Orán, Marsella – Argel, Génova – Bejaia, etc.) o bien mediante rutas que hacen escala en varios puertos argelinos (Marsella – Orán – Mostaganem – Argel, etc.).

Líneas regulares mixtas pasajeros – mercancías

- Las líneas regulares del Estrecho de Gibraltar y de Marsella con Argelia utilizan en muchas ocasiones buques car-ferry o mixtos (pasajeros – mercancías). El tráfico de pasajeros en estos corredores, a pesar de ser estacional, es suficientemente

importante como para condicionar el tipo de buque a utilizar en la ruta. Este tipo de embarcación, aunque es más versátil para la explotación de estas líneas regulares, dificulta la implantación de procedimientos más eficientes en las operaciones de carga, descarga y manipulación del tráfico de mercancías.

- Las características técnicas de las conexiones en el Estrecho de Gibraltar parecen ser aceptables para la utilización de buques rápidos car-ferry al menos en una primera fase para el tráfico de pasajeros. En vista de los buenos resultados obtenidos en otros corredores al sustituir el transporte por carretera por el transporte en buques rápidos, cabría plantearse la utilización de este modo en conexiones del corredor mediterráneo también para el tráfico de mercancías. La creciente congestión de la red de carreteras y las recientes medidas de la política europea para favorecer el transporte marítimo de corta distancia pueden ayudar a este cambio modal.

Compañías navieras

- En la tabla 9 se presentan algunas de las principales compañías navieras que prestan servicios de líneas regulares entre las dos orillas del Mediterráneo Occidental. Existen compañías con mayor número de conexiones mensuales, aunque todas ellas prestan servicios hacia países del Magreb exclusivamente a través del Estrecho de Gibraltar (COMARIT, EUROFERRYS, KNSM, LIMADET FERRY, LINEAS MARITIMAS EUROPEAS, TRANSMEDITERRANEA y VACS).
- A través del análisis de las rutas seguidas por las líneas regulares de las compañías, se pueden identificar dos patrones diferentes en la organización de sus escalas:
 - *Compañías con origen en los países del Magreb (CALTRAM, CNAN, COMANAV, COTUNAV, ENTMOV):* Las rutas de estas compañías se ciñen a

Tabla 9: *Compañías navieras con líneas regulares entre las dos riberas (excepto aquellas que operan exclusivamente en el Estrecho de Gibraltar)*

Compañías navieras	País de origen	Nº líneas regulares	Nº conexiones mensuales
CALTRAM	Argelia-Libia	4	12
CMA CGM	Francia	5	20
CNAN	Argelia	8	33
COMANAV	Marruecos	10	(1) 99 *
COTINSA	España	6	18
COTUNAV	Túnez	7	42
ENTMV	Argelia	6	32
GRIMALDI	Italia	4	18
IMTC	Marruecos	7	(2) 115 *
MAERSK SEA-LAND	Finlandia	4	18
MSC	Suiza	6	(3) 23 *
SUDCARGOS	Francia-Marruecos	5	28
TARROS	Italia	3	11

* Número de conexiones en el Estrecho de Gibraltar: (1) 60; (2) 90 y (3) 4.

relaciones uno a uno entre su país de origen y cada uno de los países del norte del Mediterráneo Occidental. No hay normalmente líneas regulares de estas compañías que hagan escala en puertos de diferentes países europeos.

- *Compañías con origen en los países de sudeste europeo (Grimaldi, CMA-CGM, MSC, SudCargos y Tarros):* Estas compañías tienen líneas con escalas en diferentes países del sur de Europa y con destino en muchos casos en un solo país de la ribera sur, aunque frecuentemente con escala en diferentes puertos.
 - Entre las posibles causas de esta diferencia en las escalas de las líneas regulares de los dos grupos de compañías se encuentra la igualdad de oportunidades que existe entre compañías de la UE para el transporte de mercancías en los países de la Unión Europea. Sin embargo, las compañías de países no comunitarios requieren de un acuerdo con las autoridades del país de destino para establecer cada línea regular. Muy pocas compañías aprovechan los nuevos acuerdos de tráfico existentes para líneas regulares entre los países del Magreb y la UE. Estos acuerdos permiten establecer líneas con escala en diferentes países de la UE y destino los países del Magreb, mejorando así la rentabilidad de la línea.
- Alianzas y conferencias**
- Existen varias compañías que mantienen acuerdos de reserva de espacio o que se han agrupado formando conferencias para los servicios de líneas regulares hacia el Magreb con base en el puerto de Marsella. El resto de puertos europeos del Mediterráneo Occidental no han desarrollado en igual medida este tipo de acuerdos en sus servicios de líneas regulares para el ámbito del Mediterráneo Occidental. El esperado aumento de este tráfico hace prever un incremento del número de líneas regulares entre ambas orillas. El lógico aumento de la competencia hará necesario un mayor aprovechamiento de las economías de escala y muy posiblemente acabe desembocando en la creación de nuevas alianzas en estos servicios.
 - También existen compañías que ofrecen servicios de línea regular tipo NVOCC (Non-Vessel Owner Common Carrier) entre puertos del Magreb y puertos europeos del Mediterráneo. Este tipo de servicios basa su oferta en la adaptabilidad a las necesidades de los clientes y en un mismo nivel de calidad en las atenciones en ambas orillas del Mediterráneo.
 - Algunos de los casos más representativos de alianzas entre compañías marítimas para ofrecer servicios en el Mediterráneo Occidental son:
 - La compañía SudCargos tiene su origen en la alianza entre SNCM (Société Nationale Maritime Corse Méditerranée) y Delmas, dos compañías de origen francés que han especializado sus servicios en el transporte de mercancías hacia los países del Magreb utilizando como base el Puerto de Marsella.

- Las compañías COMANAV, IMTC y SudCargos mantienen un acuerdo de conferencia en sus conexiones desde Marsella hacia Marruecos (Tánger y Casablanca) a través de la línea Ro-Ro MED LINE Service. Además de este acuerdo, COMANAV disfruta de una reserva de espacio en la línea regular que IMTC ofrece conectando Marsella y Casablanca mediante buques portacontenedores.
- SudCargos y Marfret (Marseille-Fret), compañía también de origen francés y especializada en el transporte de mercancías con Argelia y Túnez, ofrecen un servicio de línea regular

Ro-Ro conjunto desde Génova y Marsella.

- Las compañías navieras Contenemar y Compañía Trasatlántica Española (CTE), ambas de origen español, han llegado a un acuerdo para ofrecer servicios conjuntos desde los puertos de Barcelona y Valencia con destino al puerto de Casablanca.

Este tipo de alianzas acostumbra a repercutir en una mejor calidad de los servicios: aumentando la frecuencia de la oferta, incrementando la regularidad, mejorando la transparencia en los precios, asegurando unos estándares mínimos a bordo, etc.

Reflexiones sobre los obstáculos a la fluidez del transporte de mercancías

Para concluir este dossier, se incluyen a continuación algunas reflexiones adicionales sobre la problemática de los intercambios comerciales y su transporte entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental:

- La obligatoriedad del uso del transporte marítimo para los intercambios comerciales entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental y la falta de flexibilidad de este modo frente a la carretera son un obstáculo a los intercambios de Marruecos, Argelia y Túnez con la UE. Estas trabas a la fluidez de los intercambios tienden a favorecer el comercio de la UE con países al alcance del transporte por carretera directo.
- Las Administraciones relacionadas con el transporte marítimo mantienen todavía estructuras organizativas y procedimientos rígidos, que chocan frontalmente con las necesidades actuales de los intercambios de mercancías internacionales. La inercia en los comportamientos de muchos colectivos involucrados en este transporte (aduanas, administraciones portuarias, empresas de estiba y desestiba, administraciones sanitarias, etc.) dificulta los procesos de cambio en procedimientos claramente obsoletos pero que todavía se mantienen.
- Los requerimientos administrativos y burocráticos del transporte internacional de mercancías en el modo marítimo son excesivos, en muchas ocasiones repetitivos, faltos de justificación o innecesarios. La falta de uniformidad en los requerimientos administrativos en los

diferentes puertos agrava aún más esta problemática.

- La incorporación de nuevas herramientas para la manipulación y transferencia de información en el transporte marítimo internacional se ha hecho imprescindible. La óptima utilización de estas herramientas permite superar las dificultades provocadas por los procesos burocráticos y por la gran cantidad de información que requiere el comercio internacional. Sin embargo, muchos de los agentes implicados en los intercambios marítimos entre las dos riberas de Mediterráneo Occidental no han incorporado todavía estas herramientas en sus operaciones de transporte. Este factor repercute seriamente en la agilidad de los intercambios entre los países del Magreb y la UE.
- El transporte marítimo de corta distancia requiere de unos tiempos de tramitación de la documentación para el comercio internacional (crédito documentario, seguro de crédito a la exportación, etc.) muy inferiores a los del transporte transoceánico. La mayoría de las conexiones entre las dos riberas no superan las 48 horas de tránsito. Esto exige una celeridad en la tramitación de la documentación que en muchos casos no se consigue. Estos retrasos repercuten en la organización de las cadenas provocando retrasos y entorpeciendo el flujo de otras mercancías.
- El transporte marítimo requiere de un alto nivel de inversión en medios de transporte,

- en comparación con el transporte por carretera. Las exigencias en la rentabilidad para este modo de transporte son muy elevadas y por ello es necesaria una explotación óptima de los recursos de cada compañía. El tráfico entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental está fuertemente descompensado, al ser los flujos norte-sur de mercancía general muy superiores a los flujos sur-norte. Esta descompensación dificulta en gran medida alcanzar la rentabilidad necesaria y provoca el encarecimiento de los precios. El reducido margen de beneficios que esto provoca hace muy difícil la reinversión para la mejora de los servicios.
- La incorporación de los contenedores al transporte marítimo de mercancías supuso una revolución que aún hoy sigue modificando la organización del transporte. Pero las necesidades de super-estructura que requiere la mercancía contenerizada supone una inversión adicional muy importante y, para muchos puertos del sur, difícil de rentabilizar con sus niveles actuales de tráfico. Por otra parte, el transporte contenerizado también exige una compensación en los flujos de las mercancías para optimizar su aprovechamiento. Como ya hemos comentado antes, el tráfico entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental no está compensado, y esto dificulta la incorporación de la contenerización en los mismos porcentajes que en otras relaciones.
 - La dificultad a la hora de realizar la consolidación y desconsolidación de cargas en los puertos del sur supone un handicap para la contenerización en los intercambios de mercancía general entre las dos riberas. Los principales problemas en los procesos de consolidación y desconsolidación están relacionados con la seguridad de las mercancías, la variabilidad de las tarifas y la falta de medios.
 - En el Mediterráneo Occidental se ha liberalizado hace tiempo el ejercicio del transporte marítimo internacional, aunque la práctica diaria demuestra que aún existen restos de proteccionismo que todavía se conservan de forma encubierta. El ejercicio de estas *prácticas* va en detrimento de la mejora de la calidad de los servicios y obstaculiza claramente la eficacia en los intercambios entre las dos riberas.
 - Las dificultades en el transporte terrestre de las mercancías una vez llegadas a los puertos de destino son en muchas ocasiones las causantes del principal obstáculo en el transporte puerta a puerta entre compañías de las dos riberas. Estas dificultades en la ribera norte muchas veces están relacionadas con los altos precios del transporte terrestre o la congestión o el control de la inmigración ilegal, mientras que en la ribera sur conciernen la falta de seguridad para las mercancías o la insuficiencia de las infraestructuras viarias adecuadas.
 - Las tarifas impuestas al uso de las infraestructuras portuarias en el Mediterráneo Occidental varían de un puerto a otro. No existe la misma transparencia en las tarifas por el uso de las infraestructuras portuarias como por el uso de las infraestructuras de transporte por carretera. En ocasiones, la disponibilidad o los precios a pagar por el uso de las infraestructuras o por los mismos servicios en puertos del sur dependen de las *relaciones personales* de las partes involucradas. Esta discrecionalidad repercute directamente en el aumento de los tráficos por el índice de incertidumbre y la desconfianza que crea en los posibles nuevos operadores o cargadores.
 - Las uniones sindicales en los puertos siempre han supuesto un factor a tener muy en cuenta en las reformas o procesos de cambio que el transporte marítimo de mercancías ha llevado a cabo. Las necesidades de flexibilidad y de optimización de los recursos que actualmente se exigen al sector van en ocasiones en contra de los requerimientos de estos colectivos.
 - La falta de coordinación en los horarios o la falta de atención por parte de las Administraciones a las necesidades de los cargadores, transportistas o compañías navieras en la calidad de las prestaciones públicas, obstaculiza o incluso impide el transporte de mercancías entre las dos riberas.
 - La insuficiencia en las dotaciones de infraestructuras en los principales puertos del sur del Mediterráneo Occidental

(puestos de amarre, grúas de manipulación de mercancía, rampas para descarga ro-ro, superficie de almacenamiento junto al muelle, etc.) provoca cuellos de botella en las conexiones marítimas entre las dos riberas. Los tiempos de espera para la descarga de los buques en algunos de los principales puertos de Marruecos, Argelia

y Túnez es muy superior a la media de los puertos europeos con los que se relacionan. Las líneas marítimas regulares necesitan conocer *a priori* unos tiempos de espera aproximados para establecer y posteriormente poder cumplir las frecuencias y tiempos de entrega comprometidos con sus clientes.

Agradecimientos

El CETMO agradece la colaboración de los principales puertos del Mediterráneo Occidental por la facilitación de los datos estadísticos que han hecho posible la redacción de este documento. También cabe agradecer la amable disponibilidad de transitarios, armadores y autoridades parauaneras de algunos de estos puertos a contribuir con sus reflexiones y explicaciones sobre los intercambios de mercancías entre las dos riberas y su problemática.

La cooperación de los Coordinadores nacionales del CETMO en los siete países del Mediterráneo Occidental y las aportaciones de los participantes en el seminario sobre la facilitación del transporte de mercancías entre las dos riberas del Mediterráneo Occidental, celebrado en Barcelona el 3 y 4 de mayo de 2001, han sido igualmente de especial ayuda para realizar este dossier.

El CETMO se ofrece a que los lectores de estas reflexiones le dirijan sus comentarios o aclaraciones abiertamente en vistas a considerarlas en posteriores comunicaciones.

CETMO

Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale

Av. Josep Tarradellas, 10, 7ª

E-08029 BARCELONA (España)

Tel.: 34 - 93 430 52 35

Fax.: 34 - 93 419 92 37

E-mail: cetmo@cetmo.org